Les différentes échelles de l'espace de la villégiature balnéaire : l'exemple de la côte d'Emeraude

Isabelle Barbedor

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/2076>

DOI : 10.4000/insitu.2076

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Isabelle Barbedor, « Les différentes échelles de l'espace de la villégiature balnéaire : l'exemple de la côte d'Emeraude », *In Situ* [En ligne], 4 | 2004, mis en ligne le 19 avril 2012, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/2076> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/insitu.2076>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Les différentes échelles de l'espace de la villégiature balnéaire : l'exemple de la côte d'Emeraude

Isabelle Barbedor

Figure 1

Extrait de : France. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Service régional de Bretagne. **LA CÔTE D'Émeraude. LA VILLÉGIATURE BALNÉAIRE AUTOUR DE DINARD ET SAINT-MALO**. Réd. I. Barbedor, G. Delignon, V. Orain, J.-J. Rioult. Editions du patrimoine, 2001. (coll. Cahiers du Patrimoine, n° 60). Page de couverture. Dinard, villa Greystones, le porte-à-faux du grand salon. Michel Roux-Spitz architecte. 1938-1950

Cliché Inventaire général, Guy Artur et Norbert Lambart. © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 1 L'article analyse l'espace de la villégiature balnéaire de la Côte d'Emeraude. Ce sujet a fait l'objet d'une publication parue en 2001 : *La côte d'Emeraude. La villégiature balnéaire autour de Dinard et Saint-Malo*¹ (**fig. n° 1**). Cet espace aménagé se dessine au fil du temps en fonction de la culture des groupes d'usagers, et de leur rapport à la nature, en lien étroit avec la ville dont il est un pôle périphérique plus ou moins dépendant. Les réseaux de circulation, qui relient ici trois entités spatiales : le rivage, la station et la plage, sont l'armature des échelles de territoire ; leur développement illustre l'évolution des rapports à l'espace qu'on appelle aujourd'hui le bord de mer. On peut ainsi distinguer les voies de grande communication qui forment les réseaux d'accès et les réseaux de desserte interne, eux-mêmes conçus à différentes échelles, celle de la côte comme celle des sites, pour ménager les deux rythmes sur lesquels se fonde la villégiature : le voyage et la promenade. Les voies de grande communication (maritime, routière et ferroviaire) permettent ainsi la découverte de sites pittoresques, le lancement des plages et des stations ; enfin, elles donnent la liberté d'accès aux plages. Le réseau d'intérêt général construit peu à peu la cohérence du territoire de la villégiature. Facilitant et canalisant les déplacements, il relie des pôles distincts établissant ainsi leur appartenance à une entité spatiale, tout en rendant possible le développement des sites périphériques. A l'échelle de la côte ou de la station, le réseau viaire canalise les déplacements vers de nouveaux pôles des plages aménagées, et ouvre la voie à la restructuration du site. La promenade y joue un rôle majeur. Une fois établie

la cohérence d'une entité territoriale, elle-même composée d'entités plus petites, la création de pôles périphériques entre les deux guerres contribue à la modernisation du site ou encore à son extension sur un réseau existant.

- 2 L'espace que nous occupons est un espace voulu, construit par les usages. Dans le cas de la villégiature balnéaire, chaque groupe d'usagers dessine l'espace qui lui est nécessaire en fonction de sa culture urbaine, et de son rapport à la nature. La notion même de lieu de villégiature induit un lien étroit avec la ville, dont il est un pôle périphérique plus ou moins dépendant. Les entités spatiales de la villégiature balnéaire sont le rivage, la station et la plage.
- 3 Le **rivage** correspond à un concept spatial large, c'est un espace ouvert, en contact avec la mer, qui comprend toutes les destinations possibles d'excursions. Cette entité spatiale sans réelle limite est le domaine défini par les élites, l'aristocratie, les artistes, et la communauté anglaise qui joue ici un rôle important. Elle résulte de la recherche d'un contact visuel avec la nature mais également d'un contact physique avec les éléments qui autorisent une réflexion sur le rapport culture/nature, c'est-à-dire sur la présence même de l'homme dans le lieu où il se trouve.
- 4 La **station** correspond à un concept spatial réduit, c'est un espace cadré, tourné vers la mer qui en forme la seule limite fixe. Il se structure par rapport à des points de repère attractifs qui désignent la plage et sa digue-promenade comme le point névralgique de la villégiature balnéaire. Découlant d'un rapport spéculatif à l'espace, la station adopte la configuration d'un quartier résidentiel périurbain « prêt à habiter », dont les usages codifiés sont décrits dans les guides touristiques. Elle doit permettre de retrouver une configuration connue qui est celle de la ville, avec ses espaces hiérarchisés et ses lieux de sociabilité.
- 5 La **plage** correspond à un concept spatial limité mais naturel qui s'inscrit dans un espace ouvert. Elle se propose comme le lieu privilégié du contact avec la nature. C'est un espace qui concilie divers usages, ceux de l'élite comme de la clientèle populaire de l'entre-deux-guerres, mais également des autochtones qui se concentrent à l'origine sur les plages non aménagées. Elle permet de s'évader d'un contexte urbain, d'en oublier la hiérarchisation, parce qu'elle est un lieu de « centralité » partagé et accessible à tous. S'y développent des pôles hôteliers isolés ou des agglomérations spontanées qui se distinguent des stations proprement dites par des pratiques estivales plus libres. Ces différentes entités spatiales autorisent à des degrés divers la cohabitation des groupes usagers, l'espace le plus exclusif étant la station.
- 6 Les réseaux de circulation sont l'armature des échelles de territoire, leur développement illustre l'évolution des rapports à l'espace qu'on appelle aujourd'hui le bord de mer. On peut ainsi distinguer les réseaux d'accès et les réseaux de desserte interne, eux-mêmes conçus à différentes échelles, celle de la côte comme celle des sites, pour ménager les deux rythmes sur lesquels se fonde la villégiature : le voyage et la promenade.

L'accès au site : les réseaux de grande communication

La découverte de sites pittoresques

- 7 Les réseaux de grande communication structurent les déplacements dans l'espace à une échelle large. D'abord peu nombreux, ils favorisent l'accès aux villes et aux ports les plus importants, ici Saint-Malo et Saint-Servan, qui constituent logiquement le point d'ancrage de la villégiature balnéaire dans ce qui s'appelle alors la baie de Saint-Malo. La voie maritime, depuis l'Angleterre, et la voie terrestre de la route Bordeaux-Saint-Malo passant par Dinan et Dinard, expliquent ainsi la présence, dès l'origine, de deux pôles complémentaires et concurrents, séparés par la Rance.

Figure 2

Schéma du réseau initial d'accès aux sites de villégiature : en bleu les voies maritimes, qui permettent d'atteindre Saint-Malo et de relier les ports de Dinard et de Saint-Servan, et en rose les voies terrestres. C'est à Saint-Servan que se fixe la colonie anglaise, puis à Dinard, port de la commune de Saint-Enogat qui lui fait face, comme le montre la carte suivante, fig. 3

- 8 Au XIX^e siècle, ces réseaux traditionnels sont familiers aux élites qui utilisent les voies maritimes commerciales et surtout les moyens de transport individuels pour accéder aux lieux de villégiature depuis la terre et pour découvrir, aux abords du rivage, les lieux et les paysages pittoresques qui exciteront leur imagination². Ils emprunteront des embarcations ou des voitures attelées pour leurs promenades et leurs loisirs maritimes ou encore se déplaceront à pied, comme le font alors certains artistes, sur les chemins qui relient les villages côtiers, suivant les deux rythmes de la villégiature (fig. n° 2).

Le lancement des plages et des stations

Figure 3

Carte de la diffusion des bains de mer autour de Saint-Malo. Extrait de : France. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Service régional de Bretagne. **LA CÔTE D'ÉMERAUDE. LA VILLÉGIATURE BALNÉAIRE AUTOUR DE DINARD ET SAINT-MALO**. Réd. I. Barbedor, G. Delignon, V. Orain, J.-J. Rioult. Editions du patrimoine, 2001. (coll. Cahiers du Patrimoine, n° 60), p. 71. En bleu, les accès maritimes empruntés par les Anglais, en vert, la diffusion réalisée à l'initiative des promoteurs locaux ou parisiens qui contribuent au lancement des plages puis des stations. Sur cette carte figurent également les voies ferrées qui desservent Saint-Malo et Dinard

Infographie M. Brugier, S. Chatellier © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 9 Dans un deuxième temps, le développement des stations³ n'est possible que grâce à l'arrivée du chemin de fer qui permet d'attirer des touristes de plus en plus nombreux. Comme le montre la carte ci-dessus (**fig. n° 3**), les dates antérieures à l'ouverture de la ligne de chemin de fer correspondent au lancement des plages auxquelles succèdent les stations proprement dites, autour de 1880.

Figure 4

Schéma des réseaux d'accès aux stations : en rose, les voies terrestres traditionnelles, qui sont devenues secondaires, en bleu les voies ferrées ouvertes en 1863 et 1864, en vert, la voie ferrée ouverte en 1887 entre Dinan et Dinard. Le prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Brieuc (1863) facilite l'accès à Saint-Cast. Il faut cependant 14 heures, en 1888, pour atteindre Saint-Cast depuis Paris, 12 heures, en 1896, date à laquelle on atteint Saint-Malo et Dinard en 8 heures

- 10 A la ligne Rennes-Saint-Brieuc (1863) qui dessert Lamballe, succède la ligne reliant Rennes à Saint-Malo (1864), qui favorise désormais la rive droite de la Rance. Passant par Combourg et Dol-de-Bretagne, elle évite Dinan et Dinard, situés à l'ouest. Dinard n'étant plus un point de passage, la création d'une ligne de chemin de fer devient donc une nécessité pour les promoteurs de la station qui obtiendront la création d'une ligne en 1887 (fig. n° 4).

La liberté d'accès aux plages

- 11 La qualité du réseau de circulation a une incidence sensible sur la fréquentation des plages. Le développement des moyens de transport individuels, en particulier la voiture mais également celui des transports collectifs routiers (autocars) favoriseront la rénovation du réseau routier, dès les années 1920. Ils aboutiront, dans les années 1960, à la construction d'un pont-barrage permettant d'accéder à Dinard depuis la rive droite de la Rance, puis d'une voie large jusqu'à Saint-Lunaire. Dans les années 1990, une voie rapide met Dinard et Saint-Malo à 45 minutes de Rennes. Ce réseau principal, prolongé par les routes départementales a permis le développement de sites secondaires, comme Lancieux et Saint-Jacut, qui s'accroît dans la deuxième moitié du XX^e siècle.

Figure 5

Carte schématique du réseau viaire et des aéroports. Les voies primaires (en rose) sont désormais les voies rapides, qui permettent d'éviter le passage par Saint-Malo ou par Dinan et qui facilitent l'accès à toutes les stations de villégiature de la côte nord de la Bretagne, depuis Paris mais également depuis la Normandie. Les étoiles bleues figurent les aéroports. Le réseau conserve cependant la même structure qui privilégie Dinard et Saint-Malo. La rénovation des voies secondaires peu à peu élargies et rectifiées contribue à améliorer l'accès aux sites secondaires

- 12 La création des aérodromes permet d'offrir aux élites un nouveau moyen d'accès. C'est ici Dinard qui est précurseur. L'aérodrome créé en 1909 devient une aéroport en 1931, alors qu'à Saint-Malo, l'aéroport est postérieur à la Seconde Guerre mondiale. Tout en incarnant la modernité des stations, le transport aérien permet de réintroduire une pratique du voyage qui distingue les élites des touristes de plus en plus nombreux (fig. n° 5).

Le réseau d'intérêt général

- 13 Le réseau d'intérêt général construit peu à peu la cohérence du territoire de la villégiature. Il relie des pôles distincts établissant ainsi leur appartenance à une entité spatiale, tout en rendant possible le développement des sites périphériques. Il se forme ainsi un réseau ordonné reliant sites principaux et sites secondaires.

Faciliter et canaliser les déplacements

- 14 Pour drainer ces nouveaux espaces, il est nécessaire de créer de nouveaux réseaux de circulation.
- 15 Le **boulevard**, dont la double vocation de promenade et de voie de communication est particulièrement adaptée au contexte, joue ici un rôle moteur. Il s'inscrit dans un réseau primaire qui facilite l'accès aux stations et aux plages, instaurant un nouveau

schéma relationnel, à l'exemple du boulevard maritime reliant la grande plage de Dinard à Saint-Enogat, à Saint-Lunaire et à Saint-Briac.

Figure 6

Les principales excursions proposées aux touristes entre 1880 et 1930. Extrait de : France. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Service régional de Bretagne. **LA CÔTE D'Émeraude. LA VILLÉGIATURE BALNÉAIRE AUTOUR DE DINARD ET SAINT-MALO**. Réd. I. Barbedor, G. Delignon, V. Orain, J.-J. Rioult. Editions du patrimoine, 2001. (coll. Cahiers du Patrimoine, n° 60), p. 34. Les destinations possibles, depuis les principaux sites de villégiature, participent-elles aussi de la construction de l'entité territoriale de la côte d'Émeraude, ainsi nommée par Eugène Herpin en 1894. Aux bateaux à vapeur reliant Saint-Malo et Dinard s'ajoutent bientôt les vedettes qui assurent le transport des touristes le long de la côte jusqu'au cap Fréhel, à l'ouest, jusqu'à Cancale, à l'est
Infographie M. Brugier, S. Chatellier © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 16 Reproduisant un mode de transport urbain alors en pleine expansion, le réseau de **tramway** qui se met en place fonctionne lui aussi à des échelles multiples assurant la connexion entre les pôles Saint-Servan-Saint-Malo-Paramé (1888), comme il assure celle des quartiers urbains. Empruntant les nouveaux boulevards, il transporte les voyageurs et les promeneurs sur les sites d'excursion ou vers les équipements sportifs, en particulier les terrains de golf aménagés à la fin du XIX^e siècle, à Saint-Briac et à la Guimorais (Rothéneuf) (**fig. n° 6**).
- 17 Avec ses haltes disposées à proximité des hôtels de voyageurs, ce mode de transport dans lequel se côtoient touristes et habitants constitue une des attractions pittoresques, comme le pont roulant qui relie Saint-Malo et Saint-Servan en 1873.

Etendre le territoire de la villégiature

- 18 Ces lignes de tramway desservent les stations secondaires depuis Dinard (Saint-Lunaire et Saint-Briac, 1896) et Saint-Malo (jusqu'à Rothéneuf, 1895 et Cancale, 1898) mais également depuis Lamballe, via Matignon vers Saint-Cast (1906) et vers Saint-Jacut, Ploubalay et Lancieux (1926). Plus qu'un gain de temps, étant donné leur vitesse réduite, ces lignes présentent l'avantage de reproduire le mode d'accès aux stations les

plus prestigieuses disposant d'une gare (Saint-Malo et Dinard). Même s'il s'agit alors de simples haltes situées sur des axes existants contrairement aux gares, leur construction sur des terrains disponibles de la périphérie nécessite la création de nouvelles voies.

Figure 7

Les voies de communication vers 1930. Extrait de : France. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Service régional de Bretagne. **LA CÔTE D'ÉMERAUDE. LA VILLÉGIATURE BALNÉAIRE AUTOUR DE DINARD ET SAINT-MALO**. Réd. I. Barbedor, G. Delignon, V. Orain, J.-J. Rioult. Editions du patrimoine, 2001. (coll. Cahiers du Patrimoine, n° 60), p. 30. Comme le montre la carte ci-dessus, les différents réseaux relient désormais tous les sites balnéaires susceptibles d'accueillir des vacanciers. Malgré la fermeture des lignes de tramway, la construction du pont sur le Frémur entre Saint-Briac et Lancieux instaure une jonction effective entre deux entités jusque-là séparées : Dinard-Saint-Lunaire-Saint-Briac, en Ille-et-Vilaine, Lancieux-Saint-Jacut et Saint-Cast, dans les Côtes-d'Armor

Infographie M. Brugier, S. Chatellier © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 19 La jonction des deux réseaux de tramway aménagés à l'ouest de la Rance est réalisée en 1929 grâce à la construction d'un pont enjambant le Frémur, entre Lancieux et Saint-Briac. Autour de 1930, la concurrence des services d'autocars, plus souples et moins coûteux, entraînera progressivement la fermeture des lignes de tramway (fig. n° 7).

La desserte interne

Figure 8

Plan d'ensemble de Dinard-Saint-Enogat, dessin, par Bouniol et Bourdon, 1877 (Archives Départementales Ille-et-Vilaine, série O, Voirie urbaine). Extrait de : France. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Service régional de Bretagne. **LA CÔTE D'ÉMERAUDE. LA VILLÉGIATURE BALNÉAIRE AUTOUR DE DINARD ET SAINT-MALO**. Réd. I. Barbedor, G. Delignon, V. Orain, J.-J. Rioult. Editions du patrimoine, 2001. (coll. Cahiers du Patrimoine, n° 60), p. 75. La route de grande communication Bordeaux-Saint-Malo (en rose) qui aboutissait à un embarcadère permettant de traverser la Rance, est doublée d'un boulevard (en jaune) déroutant la voie jusqu'à la plage, cœur de la station. Des voies nouvelles (en bleu) relient anciens (en violet) et nouveaux réseaux, conduisant le développement des nouveaux quartiers. A chaque extrémité du boulevard, épine dorsale de la future ville balnéaire, s'élèvent la nouvelle église (E) et l'établissement de bains-casino (C). On aboutit ici au changement de dénomination de la commune en 1880, qui devient également chef-lieu de canton

Infographie M. Brugier, S. Chatellier © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 20 A l'échelle de la côte ou de la station, le réseau viaire canalise les déplacements vers les nouveaux pôles de centralité, les plages aménagées, c'est-à-dire dotées d'équipements de loisirs : il ouvre la voie à la restructuration du site. A Dinard, le déplacement de l'église accompagne l'abandon du village primitif, au profit d'une nouvelle entité urbaine qui constituera un cadre rassurant pour les touristes (**fig. n° 8**).

La promenade

Figure 9

Saint-Cast. Plan d'embellissement, d'aménagement et d'extension, par J. Descoutures, 1932. Extrait de : France. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Service régional de Bretagne. **LA CÔTE D'ÉMERAUDE. LA VILLÉGIATURE BALNÉAIRE AUTOUR DE DINARD ET SAINT-MALO**. Réd. I. Barbedor, G. Delignon, V. Orain, J.-J. Rioult. Editions du patrimoine, 2001. (coll. Cahiers du Patrimoine, n° 60), p. 62. C'est à la plage des Callots, au sud de la grande plage de Saint-Cast, que se développe le site de Pen-Guen qui comprend un Grand Hôtel et un golf. En rouge, on aperçoit le vaste terrain sur lequel on projetait alors la construction d'un aéroport. Ces nouveaux pôles de villégiature ont pour vocation d'attirer à nouveau une clientèle aisée qui avait déserté les stations au profit de la Méditerranée ou encore des sites peu touristiques. La crise de 1929 portera un coup décisif à la réalisation de tels projets

Infographie M. Brugier, S. Chatellier © Inventaire général, ADAGP, 2001

- 21 A l'instar des promenades urbaines aménagées sur les remparts qui en formaient une limite, la **digue-promenade** qui longe la plage principale de la station constitue elle aussi comme un parcours sécurisé permettant la découverte du rivage. Elle est prolongée par des sentiers côtiers bientôt aménagés en promenade qui relient les différentes plages entre elles. A ce titre, elle joue un rôle majeur dans la construction d'un espace de cohérence, en particulier à Dinard. A Saint-Cast, la digue-promenade (1929) reliera les deux pôles isolés à chaque extrémité de la plage, visibles sur le plan d'embellissement, d'aménagement et d'extension (**fig. n° 9**).

Le développement de pôles périphériques

- 22 Une fois établie la cohérence d'une entité territoriale, elle-même composée d'entités plus petites (Dinard-Saint-Lunaire-Saint-Briac ou encore Saint-Malo-Paramé-Rothéneuf), la création des pôles périphériques, entre les deux guerres, contribue à la modernisation du site ou encore à son extension mais s'appuie sur un réseau existant.

- 23 Il n'y a pas de création de nouveaux réseaux, à l'exception des dessertes internes aux lotissements qui les composent, à l'exemple de l'aménagement de la plage de Longchamp à Saint-Lunaire (projet non réalisé conçu par P. Patout en 1929) ou encore de la Vicomté à Dinard, avec le projet de casino et de Grand Hôtel dessiné par Lesage et Miltgen en 1928.
- 24 On assiste à une densification de la zone urbanisée, comme c'est le cas dans les villes au même moment, à la réapparition de pôles diversifiés du fait de l'exploitation de plages non aménagées mais le territoire a atteint ses limites.
-

NOTES

1. France. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Service régional de Bretagne. **La côte d'Emeraude. La villégiature balnéaire autour de Dinard et Saint-Malo**. Réd. I. Barbedor, G. Delignon, V. Orain, J.-J. Rioult. Editions du patrimoine, 2001. (coll. Cahiers du Patrimoine, n°60). Les notices versées dans la base Mérimée et accessibles sur Internet ne concernent que les communes de Saint-Malo et de Dinard. Pour Saint-Lunaire, Saint-Briac et Saint-Cast, les dossiers électroniques sont consultables au centre de documentation du patrimoine du service régional de l'Inventaire de Bretagne, 6 rue du Chapitre, à Rennes.

2. Cette attente et cette manière de se déplacer sont particulièrement bien décrites dans l'ouvrage de Mme de Staël, *Corinne ou L'Italie*, dont l'un des protagonistes est justement un Anglais. Son approche du territoire inconnu est opposée à celle de son compagnon de voyage qui est français.

3. Le terme de « station » désigne une entité urbanisée dotée d'équipements spécifiques : établissement de bains, casino, Grand Hôtel, digue-promenade (Paramé, Dinard, Saint-Lunaire et Saint-Cast), qui se distingue du site balnéaire structuré autour d'une ou plusieurs plages (Cancale, Rothéneuf, Saint-Briac, Lancieux et Saint-Jacut).

INDEX

Mots-clés : Côte d'Emeraude, villégiature, Saint-Malo, Saint-Servan, pont-barrage de la Rance, aéroport de Dinard, aéroport de Saint-Malo, boulevard, tramway, terrains de golf, Saint-Briac, Guimorais (Rothéneuf), Dinard, Saint-Lunaire, Saint-Malo, Rothéneuf, Cancale, Lamballe, Matignon, Saint-Cast, Saint-Jacut, Ploubalay, Lancieux, pont entre Lancieux et Saint-Briac, digue-promenade, plage de Longchamp à Saint-Lunaire, P Patout, plage de la Vicomté à Dinard, casino et Grand hôtel de Dinard, Lesage et Miltgen